

# 犬山市自転車活用推進計画策定委員会

## － 第4回会議 －

### 目次

1. 今回議論する主な内容	1
2. 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針	2
3. その他ご意見等	11
4. 優先整備・暫定整備の考え方	12
5. 実施スケジュール	13
6. 計画期間と推進体制	14
7. フォローアップ方法と指標	16
8. 基本方針の設定	20
9. 犬山市自転車活用推進計画（案）	21
10. 今後のスケジュール	22
参考資料	23

令和8年5月21日（火）

## 第1回委員会 令和7年8月18日（月）開催

- 計画策定の背景と目的
- 策定委員会の概要
- 推進計画の概要
- アンケート案
- 犬山市の自転車利用環境の現状と課題
- 今後のスケジュール

## 第2回委員会 令和7年11月13日（木）開催

- 今回議論する主な内容
- 第1回委員会の意見を踏まえた対応方針
- アンケート結果
- 市コミュニティバス運行事業者（あおい交通株式会社）ヒアリング結果
- アンケート結果を踏まえた自転車利用環境の現状と課題の整理
- 基本方針・計画目標・施策・措置のイメージ
- 今後のスケジュール

## 第3回委員会 令和8年2月26日（木）開催

- 今回議論する主な内容
- 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針
- アンケート結果
- アンケート結果を踏まえた自転車利用環境の現状と課題の整理（更新版）
- 基本方針と計画目標（更新版）
- 施策・措置
- 犬山市自転車活用推進計画の目次（案）
- 今後のスケジュール

## 第4回委員会 令和8年5月21日（木）

- 自転車活用推進計画（案）
- フォローアップ方法と目標指標

## 議論のポイント

- 自転車活用推進計画（案）の内容
- フォローアップ方法と目標指標の内容

令和  
8年度

## 第5回委員会 令和8年8月19日（水）開催

- パブリックコメント結果
- 完成（案）の更新版

### (1) 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】について

ご意見	対応方針
<p><b>Q. P3～P12</b> P3～P11の事故件数や被害人数、通過台数、利用経路、回答数などと重ね合わせた場合にP12の内容がどのように見えるのかを示すことで、現状の課題や傾向がより明確になる。</p>	<p><b>A. 「危険箇所別の利用経路」 × 「事故発生位置・ヒヤリハット」</b>で分析を行います。（次頁以降に記載）</p>
<p><b>Q. P32</b> 「需要に応じた整備」との記載であるため、その根拠となる需要の把握状況について整理が必要ではないか。</p>	<p><b>A. 施策②-1 に、駐輪場の需要把握を行う旨の記述を追加します。</b> (資料2 p.33に記載 (赤字部分))</p>
<p><b>Q. P17</b> 自転車の交通違反に関する通告制度について、制度内容の詳細な周知方法等も検討していただきたい。</p>	<p><b>A. 施策⑩-1の内容を見直し、周知方法を追記します。</b> (資料2 p.45に記載 (赤字部分))</p>
<p><b>Q. P15</b> アンケート結果を学校等へのフィードバックしていただきたい。</p>	<p><b>A. 委員会後ポスターを作成し、令和8年3月17日～23日にかけて市内全中学校、高等学校へ2種類のポスターの掲示依頼を行いました。</b> (P.5に掲載)</p>

(1) 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】について

○ 「危険内容別の利用経路」×「事故発生件数」の分析結果は以下の通りです。

**当日お渡しさせていただきます。**

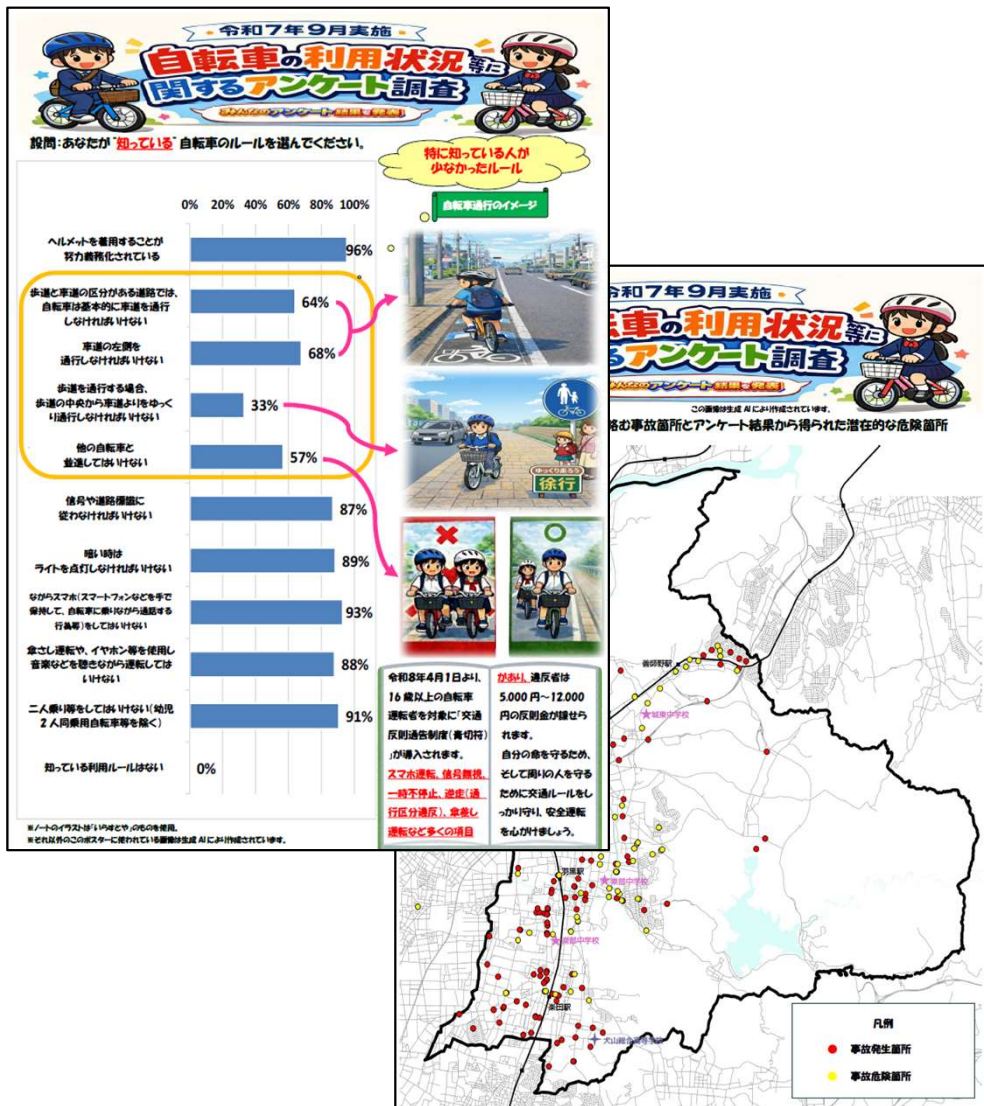
(1) 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】について

○ 「危険内容別の利用経路」×「危険箇所件数」の分析結果は以下の通りです。

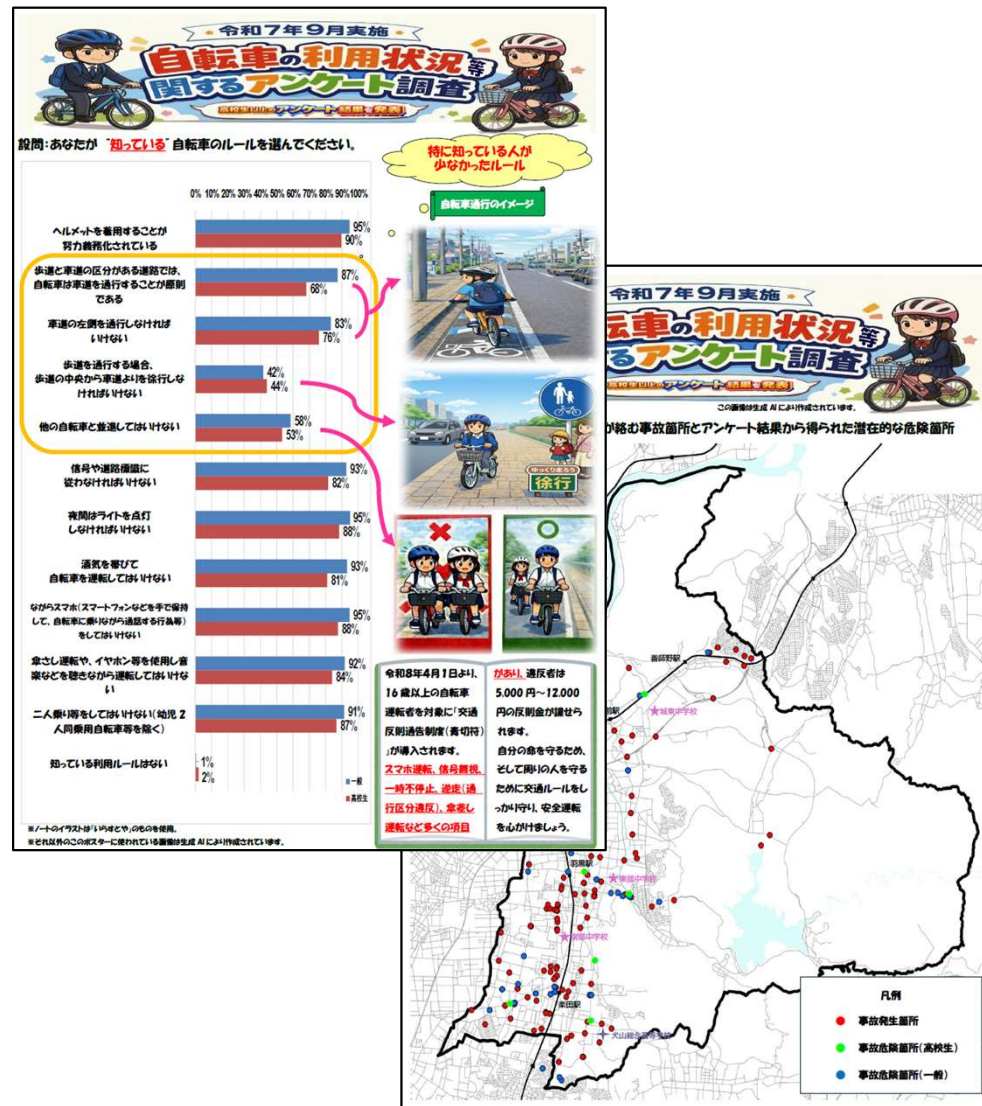
**当日お渡しさせていただきます。**

## (1) 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】について

○ 市内の中学校・高等学校へ提供したポスターは以下の通りです。



中学生向け危険箇所ポスター



高校生向け危険箇所ポスター

### (2) 施策・措置【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】に関するご意見と対応方針

#### ご意見

##### Q. P33

自転車の放置禁止区域の設定などについてどのように考えているのか。



#### 対応方針

A.現在の放置自転車は、市営駐輪場内の長期放置車両が中心であり、歩道上で深刻な支障は見られないため、放置禁止区域は設定せず、現行対応を継続します。

##### Q. P38

広域ルートを想定するのであれば、広域連携の記述にとどまらず、犬山市単独ではなく他市町とつながるサイクルルートを意識した内容とすることが望ましいのではないかと。



A.施策⑦に市内外関係者との取り組みにより、広域的につながるサイクルルートを意識した記述とします。  
(資料2 p.41に記載 (赤字部分))

##### Q. P39

観光客に対して、自転車の安全な利用を促す周知が必要ではないかと。

##### Q. P42

ヘルメットの着用について、警察等との連携に加え、広域的な場面や観光分野においても情報発信を行うことで、より効果的な周知につながるのではないかと。



A.施策⑨-2の内容を見直し、安全面の周知の観点を追記します。  
(資料2 p.44に記載 (赤字部分))

### (2) 施策・措置【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】に関するご意見と対応方針

#### ご意見

#### Q. P42

警察と連携した路上駐車防止とあるが、実際にはどの市町でも宅配車両やタクシーなどによる路上駐車は一定程度存在する中で、安全確保の観点にとどまらず、具体的にどのような対策を想定しているのか。

#### 対応方針

A. 周知・広報活動が中心になりますが、状況に応じて警察と協議をしながら対策を検討する必要があります。

### (2) 施策・措置【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料—自転車ネットワーク計画の考え方—】 に関するご意見と対応方針

#### ご意見

##### Q. P3

自転車道・自転車専用通行帯・車道混在の3類型に加え、暫定形態についても具体的な整備イメージを図示し、暫定であってもどのような形になるのかを示した方が分かりやすいのではないか。

##### Q. P20

交通量データがない路線については、国や県が事業実施時に行っている交通量推計などの既存データを活用し、おおよその目安として用いることも検討してはどうか。

Q.交通量データがない路線の考え方として、車道中央線の有無で整備形態を判断することだが、幹線道路に位置付けられていない路線であれば、車道中央線を廃止することも一つの選択肢ではないか。

#### 対応方針

A.車道混在さえ困難な場合であっても、例えば車道中央線の廃止など、自動車の速度抑制につながる取り組みも暫定形態の一つとして記載します。

A.現在作成中の計画においては、現状のままとし、中間見直しや改定をすることになった際、県や国へは事前に情報提供をお願いし、併せてビッグデータの活用も視野に入れます。

A.車道中央線の廃止など、自動車の速度抑制につながる取り組みも暫定形態の一つとして記載します。

### (2) 施策・措置【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料—自転車ネットワーク計画の考え方—】 に関するご意見と対応方針

#### ご意見

Q.自転車ネットワークの対象外とされた箇所については、面的にマーキングや簡易なペイントを行うなど、要注意箇所として位置付ける啓発エリアを設けてはどうか。

#### 対応方針

A.啓発エリアの設定については、本計画の中間見直し時等において、その時点における事故発生件数や施策の進捗状況、その他関連する諸条件を踏まえ、必要に応じて検討いたします。

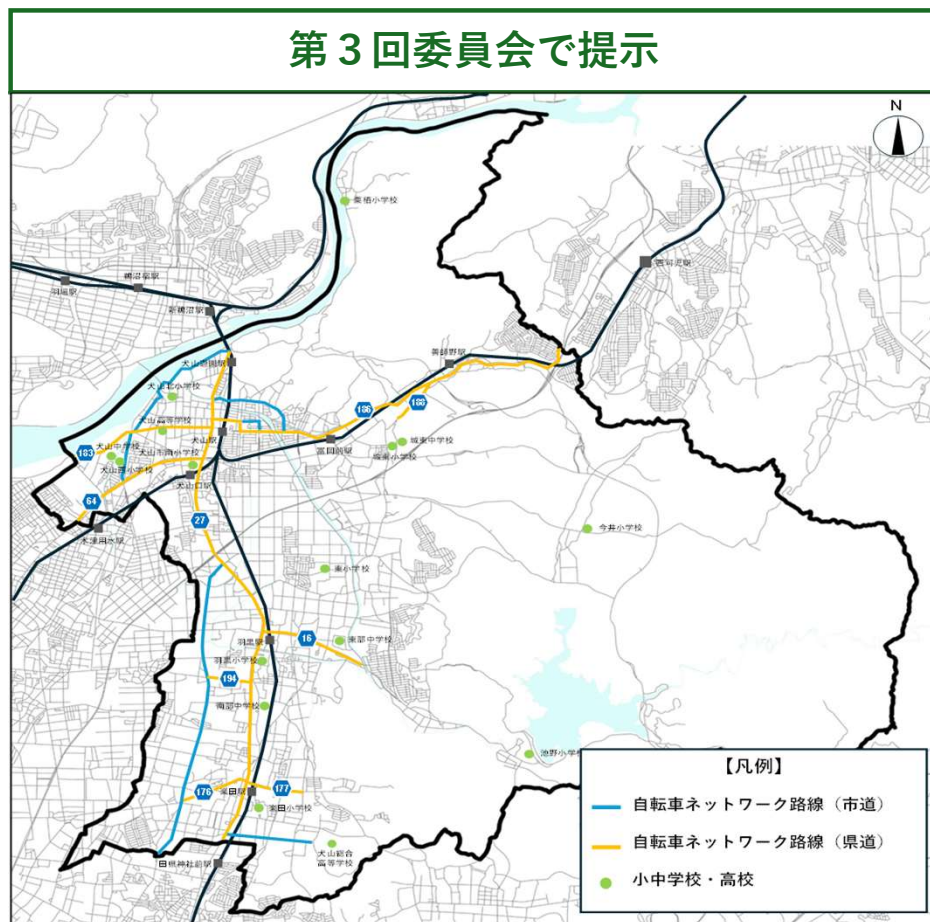
Q.県道名による表記に加え、観光の観点からは木曾街道や犬山街道、下街道などの旧街道名も一定程度記載してはどうか。

A.今後、サイクルマップ等を作成する場合、検討いたします。

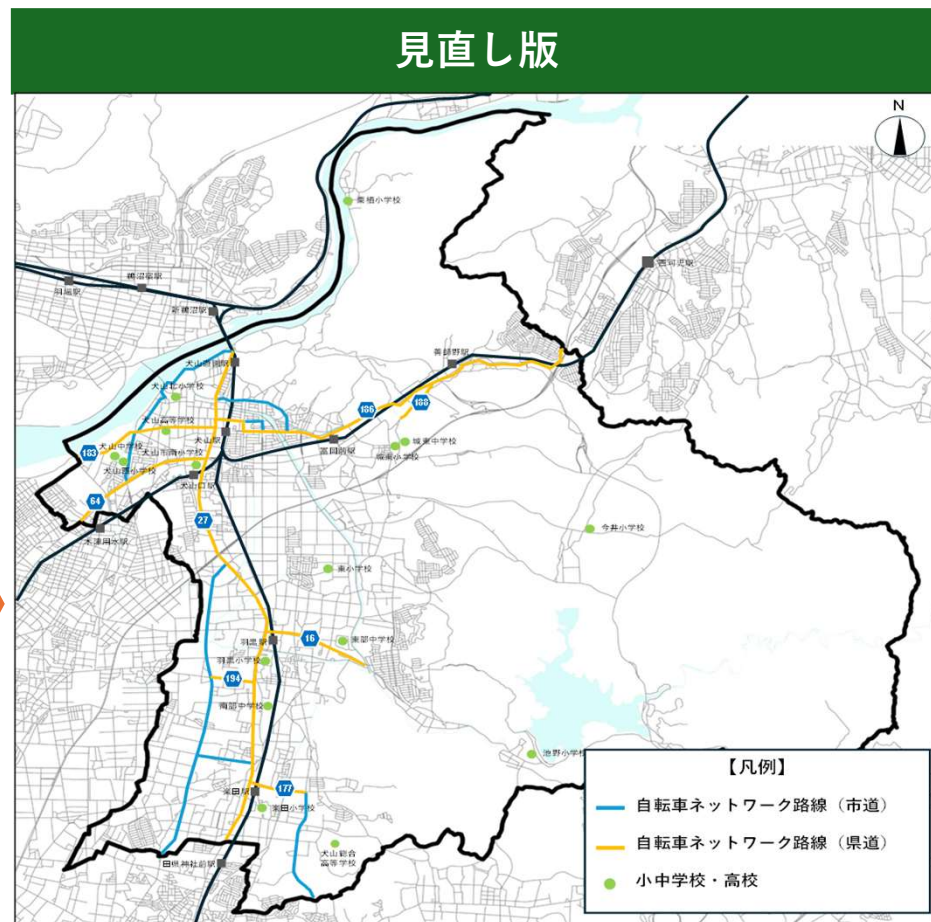
## (2) 施策・措置【第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料—自転車ネットワーク計画の考え方—】 に関するご意見と対応方針

○ 第3回委員会で提示した自転車ネットワーク路線について、愛知県様のご意見（都市計画道路との整合との整合）を踏まえ見直しを行いました。

修正中



延長	延長 (サイクルルート)	延長 (サイクルルートを除く)
全長：約32.6km (県道：約22.3km) (市道：約10.3km)	全長：約9.4km (県道：約6.1km) (市道：約3.3km)	全長：約23.2km (県道：約16.2km) (市道：約 7.0km)



延長	延長 (サイクルルート)	延長 (サイクルルートを除く)
全長：約33.1km (県道：約21.4km) (市道：約11.7km)	全長：約9.4km (県道：約6.1km) (市道：約3.3km)	全長：約23.7km (県道：約15.3km) (市道：約 8.4km)

#### 内容

犬山市市議会より、本委員会にて、観光振興におけるサイクリストの“滞在時間”の向上に資する取組みについて協議を行う要望がありました。

#### 対応方針

施策⑨-1に滞在時間の向上に資するメニュー出しを行います。  
(資料2 p.43に記載 (TOPIC部分) )

計画内での基本方針等の表現について、変更させていただきます。

基本方針 → 基本理念  
施策 → 方針  
措置 → 施策

### (1) 優先整備の考え方

- 本ネットワーク計画における優先整備区間は、既成市街地を南北に縦貫しており、自転車利用の多い県道春日井各務原線、木曾川沿川市町とのネットワークを形成する木曾川中流域サイクルツーリズムのメインルート、事故実績や交通状況等から判断し、自転車事故の危険性が高い箇所との連続性を考慮した区間とします。

### (2) 暫定的な整備に関する考え方

- ガイドラインにおいては、道路空間の再配分等を行っても本来整備すべき完成形態（本計画では「基本的な整備形態」を示す。）での自転車通行空間整備が当面困難で、かつ車道通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない等の場合には、車道通行を基本とした暫定形態を選定し、車道上への自転車通行空間整備を行ったのち、整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直すものとする旨が示されています。
- 本計画においても、各種の検討・調整の結果、基本的な整備形態での整備が困難な場合、ガイドラインに準じることとし、まずは自転車ネットワークの形成を優先します。なお、暫定形態として車道混在さえ困難な場合であっても、自転車の車道通行を基本とするため、例えば車道中央線の廃止なども暫定形態の一つとし、自動車の速度抑制につながる取り組みに努めます。

- 本計画は、2027年度（令和9年度）から2036年度（令和18年度）までの10年を計画期間として推進します。
- 計画期間は前期（2027年～2031年）・後期（2032年～2036年）に区分し、各期において施策の進捗や効果を評価し、必要に応じて内容の見直しを行うとともに、前期終了時には中間見直しを行います。
- また、毎年度の進捗管理及び評価を行うほか、社会情勢の変化や課題の顕在化に応じて、機動的に施策の修正・見直しを図るものとします。

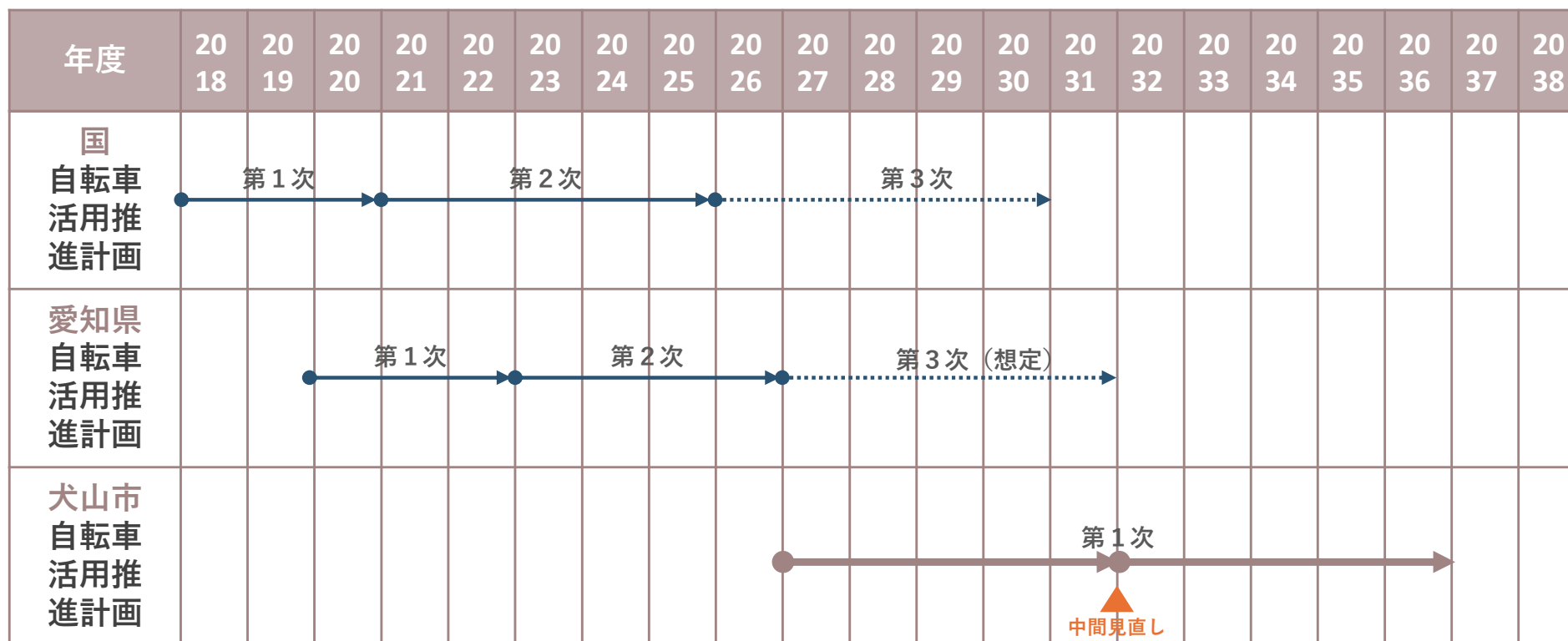
表 実施スケジュール

		前期					後期					2037
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
施策の実行		●—————●—————→										第2期
評価	モニタリング指標	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	目標指標					●					●	
計画の見直し					必要に応じて一部見直し ●—————→					次期計画策定準備 ●—————→		

## (1) 計画期間

- 本計画の計画期間は2027年度（令和9年度）から2036年度（令和18年度）までの10年間とします。
- 中間見直しは、2031年度に行い、必要に応じて施策や目標指標等の見直しを検討します。

表 計画期間



## (2) 推進体制

- 今後の状況や取り組みの進捗状況を踏まえ、推進体制については柔軟に決定するものとします。
- また、必要に応じて関係者や関係機関との意見交換を実施し、各施策の効果や課題を的確に把握するとともに、**計画の着実な推進と目標達成に資する体制の整備を図ります。**

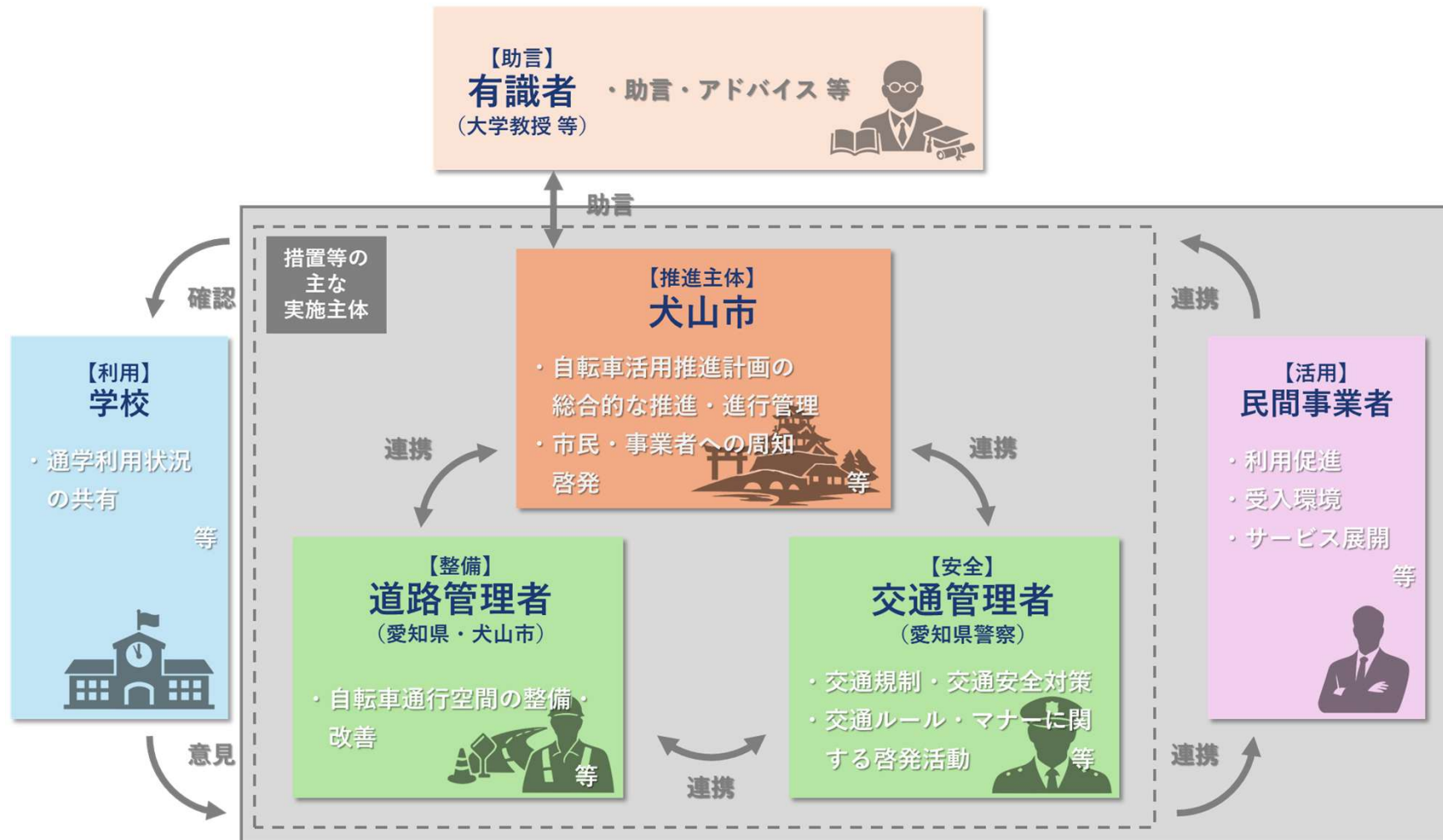


図 推進体制

## (1) フォローアップ方法

- 本計画を推進していくためには、各施策を着実に実施した上で、その結果を検証しながら**継続的に改善を行う必要があります。**
- そのために **PDCA サイクル**を実施し、進捗状況を確認し、**継続的な計画の推進を図ります。**

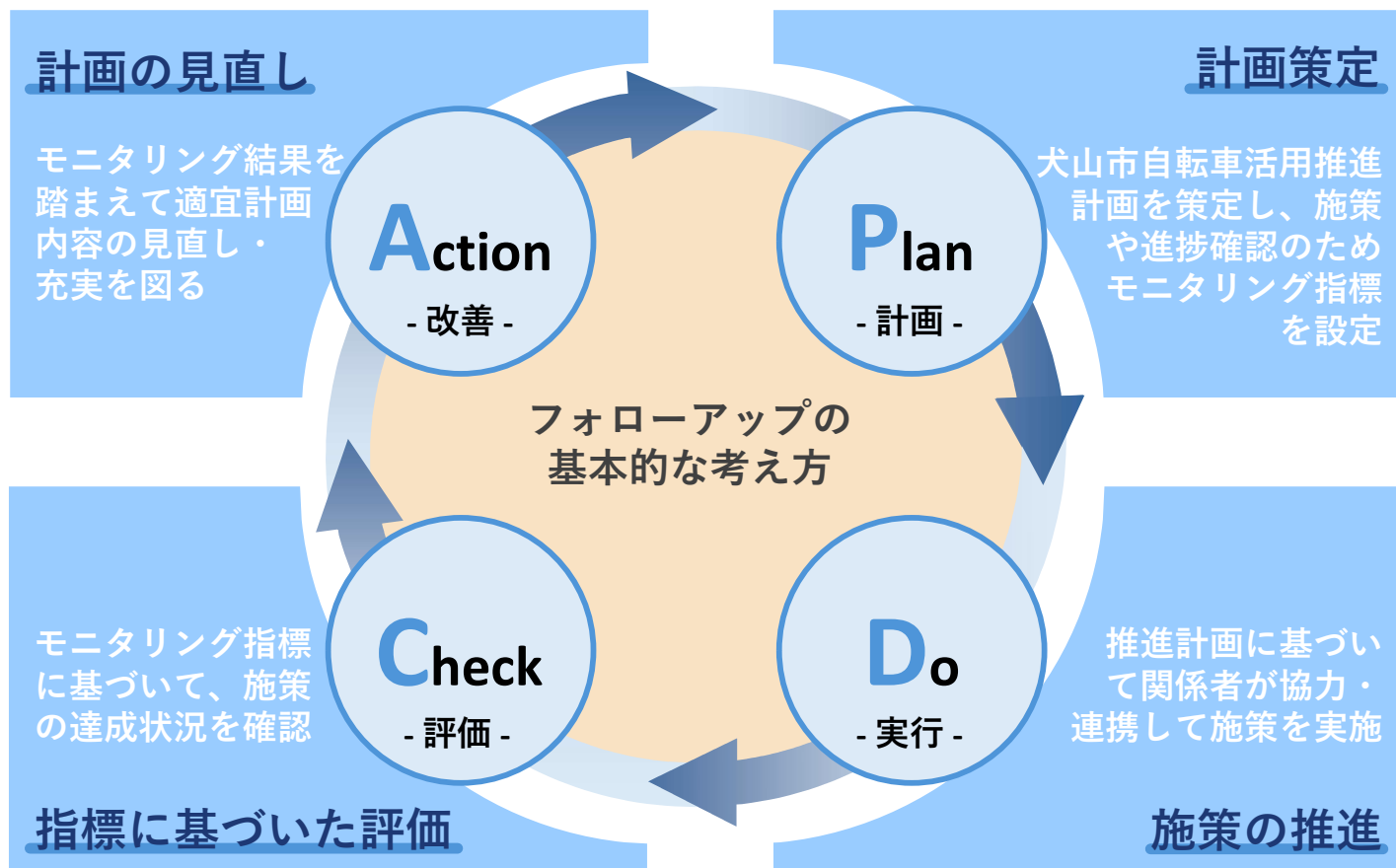
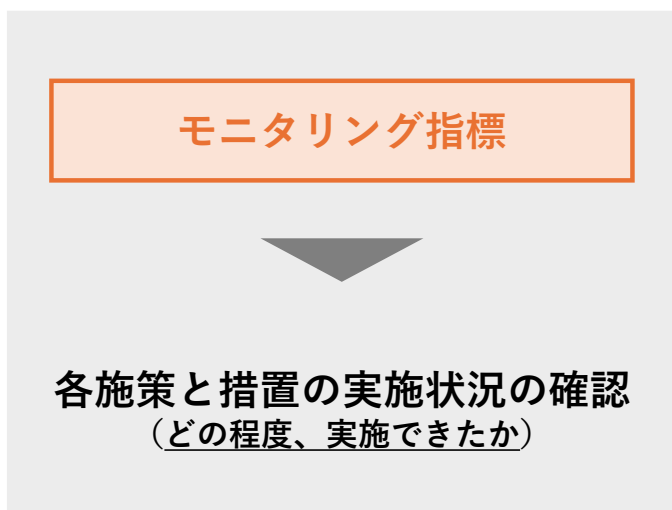


図 基本的な考え方

## (2) 指標の考え方

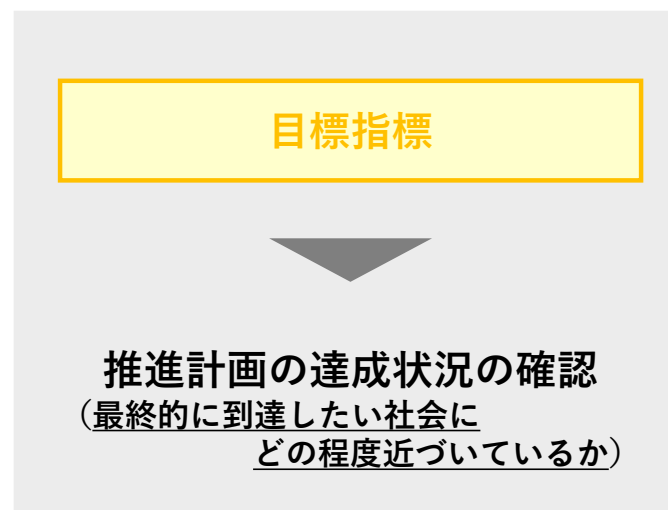
- 計画の進行管理と成果の把握を適切に行うため、「**モニタリング指標**」と「**目標指標**」の2種類の指標を設定します。

< 進行管理 >



年に1回実施

< 成果の把握 >



5年に1回実施  
(中間見直し時)

図 指標の考え方

### ① モニタリング指標の考え方

- 各施策及び措置の達成状況を確認するためのモニタリング指標を次のように設定しました。

**当日お渡しさせていただきます。**

## ② 目標指標の考え方

- 自転車活用推進計画の達成状況を確認するための目標指標を次のように設定しました。
- なお、中間目標値は計画策定時から5年目に行い、必要に応じて計画の見直しを行います。

表 目標指標

目標	目標指標 (根拠資料)	現状値	目標値	
			中間 (～5年目)	最終 (～10年目)
自転車交通の役割拡大を見据えた良好な都市環境の形成と利用促進	歩行者や自転車が安全に移動できる交通安全対策に関する市民満足度 (市政アンケート) 関連する措置：【①-1】 【①-2】 【②-4】 【⑩-1】 【⑩-2】 【⑩-3】 【⑩-4】 【⑩-5】 【⑪】	約30% (2018年)	約45% (15%増)	約60% (30%増)
自転車を活用した健康づくりの気運醸成	健康づくりに自転車を活用する人の割合 (アンケート調査) 関連する措置：【①-1】 【③】 【④】 【⑤】 【⑥】	一般 約10% 高校生 約20% (2025年)	一般 約30% (20%増) 高校生 約35% (15%増)	一般 約55% (45%増) 高校生 約55% (35%増)
自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進	観光・レジャー目的で自転車を活用する人の割合 (アンケート調査) 関連する措置：【⑦】 【⑧】 【⑨-1】 【⑨-2】	一般 約5% 高校生 約10% (2025年)	約10% (5%増) 約15% (5%増)	約15% (10%増) 約20% (10%増)
歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる周知・啓発の促進	自転車に関する交通安全ルールの理解度向上 (アンケート調査) 関連する措置：【①-1】 【①-2】 【⑩-1】 【⑩-2】 【⑩-3】 【⑪】	一般市民 約85%※ 高校生 約75%※ 中学生 約75%※ (2025年)	一般市民 約90% (5%増) 高校生 約80% (5%増) 中学生 約85% (5%増)	一般市民 約95% (5%増) 高校生 約85% (5%増) 中学生 約90% (5%増)

※ アンケート(p.18～20)の『あなたがお存じの自転車の利用ルールを選んでください』のうち、“知っている”と回答した方の平均。

- 第2回委員会では、基本方針のキャッチフレーズについて、以下の2案を示しました。
- キャッチフレーズは本委員会で決定します。

### 素案

自転車は、環境にやさしく健康的で、まちと自然の魅力を再発見し、暮らしの幅を広げる身近なモビリティです。犬山市は、自転車をまちに点在する“地域資源”と“ヒト”をつなげる“もうひとつの移動手段”として位置づけ、通勤・通学、買い物や観光など、さまざまなシーンで利用できる環境づくりを進め、ルールやマナー啓発、地域との連携を通じて、“ちょうどいいまち犬山”の暮らし方や楽しみ方の選択肢の一つとして根づくことを目指します。

基本方針のタイトル（要約）

### 素案

- 案1 自転車で広がる、いぬやまの楽しみ方 暮らしの選択肢
- 案2 まちと自然 自転車でちょうどいい距離 いぬやま

**犬山市自転車活用推進計画（暫定版）を報告いたします。  
『資料2』をご確認ください。**

第5回の検討委員会は、令和8年8月19日（水）を予定します。

